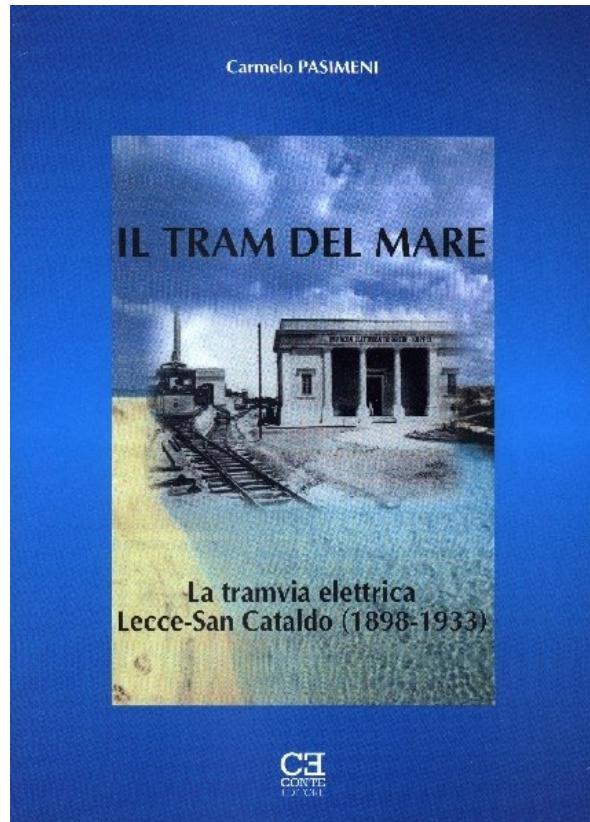


Il tram del mare - La tramvia elettrica Lecce-San Cataldo (1898-1933)

di David Campione

Il 25 giugno 1898 veniva inaugurata la tramvia elettrica che collegava Lecce con la località marina di San Cataldo. Fortemente voluta dall'Ing. Pasquale Ruggieri e realizzata dall'impresa tedesca Arthur Koppel di Berlino, questa tramvia fu all'epoca, con i suoi 12.700 km, la più lunga strada ferrata elettrica d'Italia e svolse il suo compito, con alterne vicende legate anche alle vicissitudini della società esercente, fino al 1933, anno in cui fu smantellata per consentire l'allargamento della strada comunale.



¹ La copertina del volume.

In occasione del centenario dell'inaugurazione della tramvia, l'Associazione Ionico-Salentina Amici Ferrovie (AISAF), in collaborazione con la Provincia di Lecce, il Comune, l'Università, il CRSEC della Regione Puglia e il GSAT-Dopolavoro Ferroviario di Lecce, per mezzo di una mostra ha inteso richiamare alla memoria dei più anziani e far conoscere ai più giovani un elemento della vita cittadina che suscitò sin dall'inizio della sua attività sensazioni ed emozioni particolari, poiché rappresentava una delle più importanti opere infrastrutturali mai realizzate fino ad allora in ambito comunale, un servizio moderno ed efficiente, simbolo di una conquista tecnologica che non aveva precedenti in questo territorio.



2. Il manifesto con il programma delle Feste Inaugurali del giugno 1898. (Foto Archivio A. Dolce)

Il Catalogo della mostra, rimasta aperta dal 21 dicembre 1998 al 28 marzo 1999 presso il Museo Provinciale di Lecce, è stato curato dal Prof. Carmelo Pasimeni dell'Università di Lecce, studioso della storia dei trasporti con particolare riferimento all'area salentina, ed autore dell'omonimo saggio che apre il libro e che illustra dettagliatamente la genesi, l'evoluzione e il declino della Tramvia.

Le varie sezioni della mostra, fedelmente riprodotte in questo Catalogo, ripercorrono con fotografie, documenti d'archivio, mappe e grafici la storia della tramvia, a partire dai numerosi progetti sviluppati nella seconda metà dell'800 per l'installazione di tramvie e ferrovie secondarie nel territorio salentino (che comprendeva allora anche le attuali provincie di Brindisi e di Taranto) e in particolare le diverse proposte per collegare Lecce al mare, anche con l'illusoria speranza di rivitalizzare i commerci cittadini mediante la riattivazione dell'antico "porto Adriano" di memoria romana.

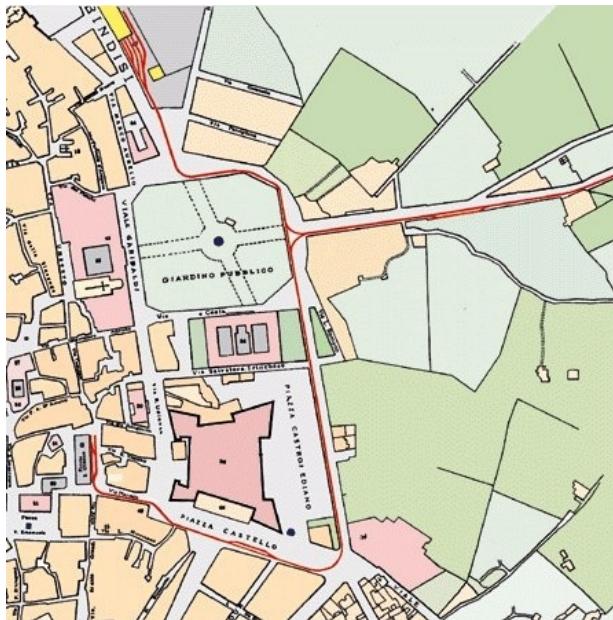


Foto A. Marzullo (Archivio A. Sabato)

3. Il tram nei pressi della chiesa di S. Maria delle Grazie. (Foto A. Marzullo (Archivio A. Sabato))

Le fasi della costruzione ed i primissimi anni di esercizio della tramvia sono documentati da decine di fotografie d'epoca in gran parte tratte dagli archivi degli eredi di Giuseppe Pellegrino, che fu al governo della città di Lecce dal 1895 al 1899 e poi dal 1908 al 1911 e che diede un fondamentale impulso al rinnovamento della città con la costruzione, tra l'altro, di varie scuole, dell'acquedotto e, vero fiore all'occhiello, della tramvia con l'annessa centrale per l'illuminazione elettrica pubblica e privata.

La mostra prosegue con un percorso cronologicamente scandito dalla presenza, accanto ai binari e alle vetture, degli edifici di cui Lecce si andava via via arricchendo, per arrivare agli anni della decadenza, quando la progressiva obsolescenza del materiale rotabile e fisso, mal manutenuto dalle imprese succedutesi alla Koppel e interessate esclusivamente alla più redditizia produzione e distribuzione dell'energia elettrica, condussero alla decisione del Podestà di far smantellare la tramvia.



4. Percorso cittadino della linea tramviaria Lecce-San Cataldo sino al borgo Fulgenzio - 1898. In rosa sono indicati i servizi e gli edifici di uso pubblico. Nostra elaborazione sulla pianta della Città di Lecce del 1914. (Disegno Archivio Storico Comunale - Lecce)

La storia della tramvia elettrica Lecce-San Cataldo copre quindi un periodo importante della storia della città, quello compreso tra la svolta degli anni Ottanta dell'Ottocento e il fascismo. Un periodo in cui anche una città periferica come Lecce riuscì ad inserirsi nel contesto dei processi di sviluppo nazionali ed internazionali costruendo la prima tramvia elettrica del Meridione e la più lunga in assoluto dell'Italia.

La determinazione degli amministratori pubblici, l'intraprendenza di un ingegnere imprenditore quale Pasquale Ruggieri, l'ampio consenso della popolazione attorno all'iniziativa, resero possibile la realizzazione di una grande opera pubblica che fu affidata ad un'impresa tedesca, la Koppel, rinomata in campo internazionale nella costruzione di tramvie e ferrovie elettriche. Ma tutto questo non sarebbe stato possibile se alla base di quell'iniziativa non ci fosse stata la piena collaborazione delle istituzioni pubbliche come il Comune, la Provincia, la Camera di Commercio che seppero utilizzare pienamente le risorse materiali e culturali presenti nella città e nel territorio.



5. Carrozza motrice n.2 - 1898. Le carrozze motrici contenevano 22 posti a sedere dei quali 8 erano destinati ai passeggeri di 1a classe, separati da una divisione a vetri. Avevano una tara di kg 5000 e due motori da 25-30 HP. (Foto Spagnola - Archivio A. Dolce)

La tramvia elettrica Lecce-San Cataldo non è solo la storia di un servizio di trasporto collettivo. Essa segna un altro importante risultato raggiunto dalla città in quel periodo storico: il passaggio alla città illuminata, elettrificata, sfavillante di luci e di insegne; la città moderna, cioè, così come oggi noi la viviamo. E, quasi a costituire un preannuncio di questo passaggio, ecco la rete di orologi elettrici sincroni da torre realizzata a Lecce dal sacerdote Giuseppe Candido già nel 1868 e che funzionò abbastanza bene addirittura fino al 1936, ponendo sorprendentemente la città all'avanguardia nazionale e forse anche europea in questo campo. Un saggio del Prof. Livio Ruggiero dell'Università di Lecce descrive, con riproduzioni di documenti e reperti storici, questa ed altre pionieristiche applicazioni dell'energia elettrica a usi pubblici, realizzate in quegli anni dal Candido.



6. Il tram verso la fine della sua carriera. Nella stagione estiva 1932 si registravano quasi quotidianamente inconvenienti nell'esercizio causati dalla poca affidabilità degli impianti ormai usurati ed obsoleti. (Foto Archivio A. Sabato, 1932)

Cos'è l'AISAF

L'AISAF è un'associazione no-profit (onlus) costituita nel 1997 da appassionati del trasporto su rotaia, ferrovieri e non, che ha per scopo la conservazione a fini museali dei beni ferroviari, in particolare rotabili, di interesse storico, e della diffusione della cultura del trasporto collettivo su rotaia. Il suo obiettivo più ambizioso è l'istituzione a Lecce di un Museo Ferroviario Pugliese che esporrà, dopo il restauro, materiale mobile e fisso appartenuto alle varie reti ferroviarie presenti sul territorio regionale.

Carmelo Pasimeni

IL TRAM DEL MARE

La tramvia elettrica Lecce-San Cataldo (1898-1933)

Conte Editore - Lecce

128 pagine

171 disegni e fotografie

Lire 25.000

Per l'acquisto gli interessati possono rivolgersi direttamente all'AISAF-ONLUS, Via S. Maria dell'Idria 5, 73100-LECCE (Tel. 0832352330).

David Campione - 10 luglio 1999

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003